

地理資料シリーズ

中国自動車工業と  
上海国際サーキット

【写真解説】21世紀に入って、中国の自動車をめぐる状況は急速に盛り上がりつつある。とくに、上海は中国最大の自動車メーカーとなってきた上海汽車（自動車）の牙城であり、郊外の嘉定区安亭に「デトロイト」を意識した「国際汽車城」（オートシティ）を形成しつつある。その一環として総工費26億元（1元＝約13円）をかけてアジア最大規模のサーキットコースを完成させた。周囲には大型ショッピングセンターなども建設される。2004年9月24日から26日にかけて、F1第16戦、中国グランプリが開催された。アジアでは日本、マレーシアに次ぐ開催となった。今世紀に入って、中国の自動車をめぐる状況は急展開しているが、F1開催は、それを象徴するものとして注目される。（写真 ユニフォンプレス）

約13億人の人口を抱える中国は、すべての産業分野をフルセットで抱えようとしており、基幹となりうる自動車産業に関しては周到な取り組みを重ねてきた。経済改革・対外開放に踏み込んだ1978年段階の中国の自動車の年間生産台数はわずか約15万台であった。他方、自動車メーカーは55社とされていた。大半の省に自動車工場が設置されていた。中国は周囲が敵という時代を長く経験してきたため、国土のどこが戦場になっても他の地域が生きられるように、地域別（ほぼ省単位）の自己完結型産業構造を形成することをめざしてきた。効率よりも安全保障が優先されたのである。

とくに、基幹となりうる自動車産業の育成には実に慎重であり、外資企業を巧みに誘導してきた。90年代後半までは、乗用車に関して「三大、三小、二微」という政策を掲げていた。これは90年代当時約120社にもなっていた自動車メーカーを将来的には「ビッグ3」にまで集約しようとするものであった。そして、単独では国際レベルの乗用車は難しいとの判断の下で、当面の8社に外資企業を1社ずつ貼りつけていた。日本メーカーはダイハツ、スズキ、富士重工の3社であった。そこには、世界のトップ3のGM、トヨタ、フォードの姿もなかった。このあたりから、中国の自動車工業をめぐる熾烈な争いが始まっていく。

実際、90年代末から事態は大きく変わる。規制産業の色合いの濃い自動車は期待通りの発展ができず、逆に、苛烈な自由競争になった電機部門で、中国ローカルの優れた企業が登場してきた。総合家電の海爾（ハイアール）、テレビの長虹などであった。その頃から、政策サイドも自由競争にしたほうがうまくいくとの判断となり、98年の頃からGM、ホンダ等の進出を受け入れていく。99年には久しぶりの新車である上海GMのBUICK、広州ホンダのアコードが投入され、中国の自動車市場は一気に盛り上がる。

その後、苦労を重ねていたトヨタも天津に進出し、また、日産自動車も中国の東風汽車と包括的な提携を結んでいく。この間、日本の影響下にある台湾勢も果敢に進出していく。他方、自動車ローンが広範に普及し、買い手の幅を大きく広げてきたことも興味深い。95年には約140万台とされた自動車市場は、2000年以降、急にブレイクし、2003年には約440万台となり、アメリカ、日本に次ぐ世界第3位の市場となってきたのである。

このような中国の今後10年ほど先までを見通すと、注目すべきは以下のような点となろう。

第一に、日本の有力メーカーばかりでなく、世界の有力メーカーが進出しているが、その帰趨がどうなるかが注目される。現状はドイツのフォルクスワーゲン（VW）とアメリカのGMが先行し、ホンダが追跡、さらにトヨタ、ニッサンがスタートラインについてきたというものであろう。

第二は、環境問題であろう。整備状況の良くない老朽車も多く、環境負荷はかなり大きい。明らかに、今後、環境規制は厳しいものになる。この点では先行しているとされる日本メーカーがどのような対応を示していくかも興味深い。

第三に、民営の中小企業からの参入、あるいは家電メーカーなどからの参入がどのようになっていくのかが注目される。

さらに、世界の自動車はガソリンエンジン車が主力だが、実は中国では蓄電池を使用した電気自動車がそれなりの動きを示し、タクシーなどで実用化されている。中国側の言い方は「ガソリン車では中国は世界に相当に遅れたが、電気車では負けない」というものである。このあたりを含めて、中国の自動車をめぐる状況は極めて興味深い方向に展開しているのである。

（一橋大学大学院商学研究科教授 関 満博）